

1 . 存在・供用時における発生集中交通量等の推計は、図 - 1 のフローによった。

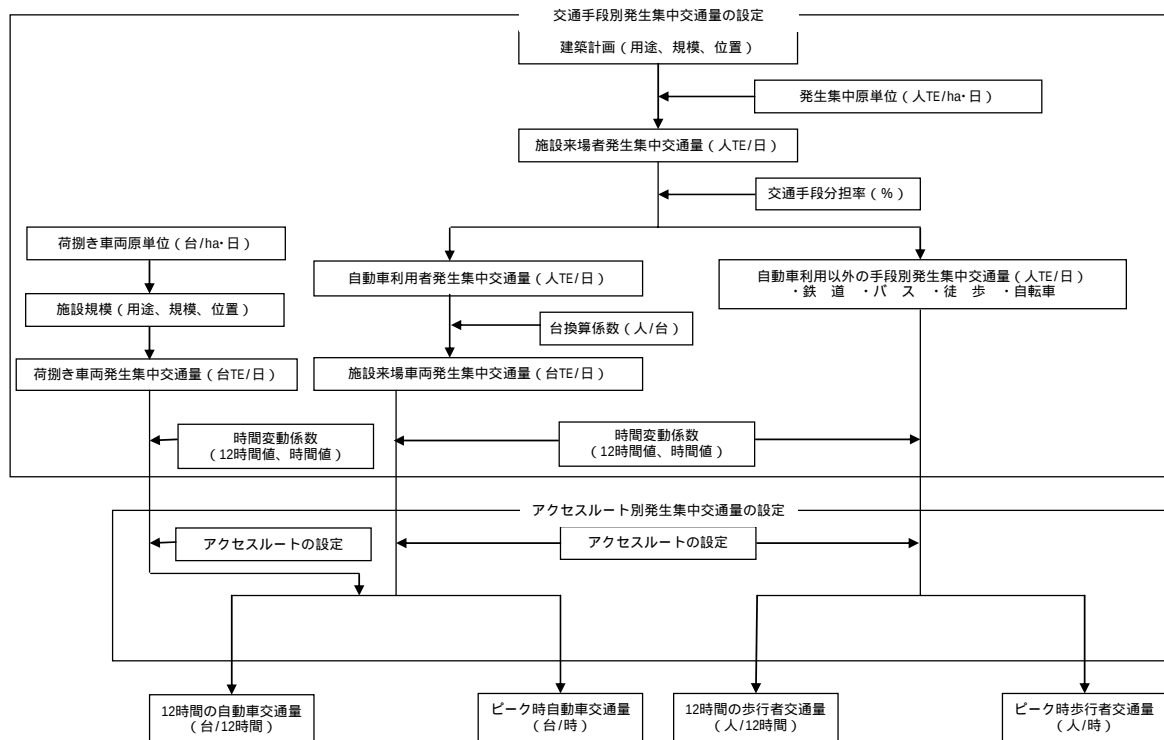


図 - 1 存在・供用時における発生集中交通量の推計

2. 施設来場交通量

(1) 発生集中交通量（施設来場者）の推計

用途別床面積

建築計画より、表 - 1 に示す区分に分けて算出した。

表 - 1 新建築物用途別床面積の設定値

用途区分	事 務 所		ホ テ ル		商業施設
	W棟	E 棟	B H	C H	
床面積 (ha)	6.33	3.16	0.56	2.02	1.75

注)「W棟」とはWESTタワー、「E棟」とはEASTタワー、「BH」とはビジネスホテル、「CH」とはシティホテルをいう。(以下、同様である。)

発生集中原単位の設定

発生集中原単位は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改定版」(国土交通省，平成19年)(以下「大規模マニュアル」という。)に基づき、表 - 2 のとおり設定した。

表 - 2 発生集中原単位

単位：人TE/ha・日

用途区分		発生集中原単位	
		平 日	休 日
事務所	W棟	3,300	700
	E 棟	2,100	400
ホテル	B H	1,900	1,900
	C H	1,900	1,900
商業施設		11,400	18,200

注)「TE」とは、トリップエンド(発生集中交通量)をいう。(以下、同様である。)

発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、大規模マニュアルに基づき算出した。この結果は、表 - 3 に示すとおりである。

表 - 3 発生集中交通量

単位：人TE/日

用途区分		発生集中原単位	
		平 日	休 日
事務所	W棟	20,890	4,430
	E 棟	6,640	1,260
ホテル	B H	1,060	1,060
	C H	3,840	3,840
商業施設		19,950	31,850

(2) 交通手段別発生集中交通量の推計

交通手段分担率の設定

交通手段分担率は、表 - 4 に示すとおりであり、第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査（以下「第 4 回中京PT」という。）における小ゾーン別交通指標等をもとに設定した。

表 - 4 交通手段分担率

単位：％

区 分			自動車	二輪車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
平 日	事 務 所	W 棟	23.5	0.6	56.0	3.9	9.3	6.7	100.0
		E 棟	23.5	0.6	56.0	3.9	9.3	6.7	100.0
	ホ テ ル	B H	14.7	2.0	59.8	7.7	10.5	5.3	100.0
		C H	14.7	2.0	59.8	7.7	10.5	5.3	100.0
	商業施設		11.8	0.0	41.6	20.4	11.7	14.5	100.0
休 日	事 務 所	W 棟	20.8	1.0	45.8	5.1	15.9	11.4	100.0
		E 棟	20.8	1.0	45.8	5.1	15.9	11.4	100.0
	ホ テ ル	B H	22.1	1.3	61.1	4.2	7.5	3.8	100.0
		C H	22.1	1.3	61.1	4.2	7.5	3.8	100.0
	商業施設		19.7	0.0	47.3	12.4	9.2	11.4	100.0

注) 1: 端数処理により、各交通手段分担率とこれらの合計は一致しない。

2: 各施設の平日については、第 4 回中京PTにおける最小ゾーンにおける発着施設別の交通分担率を用いて設定した。

3: 休日については、第 4 回中京PTに休日のデータがないことから、「全国都市交通特性調査（全国PT調査データ）」による休日/平日比を用いて、第 4 回中京PTにおける最小ゾーンにおける発着施設別の交通分担率より設定した。

交通手段別発生集中交通量の設定

大規模マニュアルに基づき、交通手段分担率から交通手段別発生集中交通量を算出した。
この結果は、表 - 5 に示すとおりである。

表 - 5 交通手段別発生集中交通量

単位：人TE/日

区 分			自動車	二輪車	鉄 道	バ ス	徒 歩	自転車	合 計
平 日	事 務 所	W棟	4,910	130	11,700	810	1,940	1,400	20,890
		E 棟	1,560	40	3,720	260	620	440	6,640
	ホ テ ル	B H	160	20	630	80	110	60	1,060
		C H	560	80	2,300	300	400	200	3,840
	商業施設		2,350	0	8,300	4,070	2,330	2,890	19,940
休 日	事 務 所	W棟	920	40	2,030	230	700	510	4,430
		E 棟	260	10	580	60	200	140	1,250
	ホ テ ル	B H	230	10	650	40	80	40	1,050
		C H	850	50	2,350	160	290	150	3,850
	商業施設		6,270	0	15,070	3,950	2,930	3,630	31,850

注) 端数処理により、各交通手段別発生集中交通量とこれらの合計は一致しない。

(3) 自動車発生集中交通量の推計

台換算係数の設定

台換算係数は、表 - 6 に示すとおりであり、大規模マニュアル等により設定した。

表 - 6 台換算係数

単位：人/台

用途区分		平 日	休 日
事務所	W棟	1.3	1.3
	E棟	1.3	1.3
ホテル	B H	1.0	1.0
	C H	1.8	2.1
商業施設		1.5	2.0

注)1:事務所及び商業施設の平日については、大規模マニュアルを用いて設定した。

2:商業施設の休日については、「大規模マニュアル」に休日のデータがないことから、「大規模小売店舗立地法の手引き」(名古屋市,平成19年)を用いて設定した。

3:ホテルのうちC Hについては、「中京都市圏中間年次調査報告書」(中京都市圏総合都市計画協議会,平成12年)(以下「中京年次報告」という。)のデータ結果を用いて設定した。B Hについては、シングル利用を想定して、1.0人/台とした。

自動車発生集中交通量の設定

大規模マニュアルに基づき、台換算係数から自動車発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 7 に示すとおりである。

表 - 7 自動車発生集中交通量

単位：台 TE/日

用途区分		平 日	休 日
事務所	W棟	3,780	710
	E棟	1,200	200
ホテル	B H	160	230
	C H	310	400
商業施設		1,570	3,140

(4) 時間発生集中交通量の推計

自動車

ア 時間変動係数の設定

1日あたりの発生集中交通量から12時間あたりの発生集中交通量への算出は、「名古屋市総合都市交通体系調査（その2）報告書」（名古屋市，平成16年）における名古屋市都心部の発生集中交通量及び大規模マニュアルや中京年次報告の1日におけるピーク率を用いて設定した。各用途別の時間変動係数は、表-8に示すとおりである。

表-8(1) 時間変動係数（平日）

単位：％

時 刻	事務所		ホテル		商業施設
	W棟	E棟	B H	C H	
7～8時	4	3	3	3	4
8～9時	9	11	14	14	7
9～10時	8	8	7	7	8
10～11時	6	6	5	5	6
11～12時	6	6	5	5	6
12～13時	7	7	7	7	7
13～14時	6	6	5	5	6
14～15時	6	5	5	5	6
15～16時	6	6	5	5	6
16～17時	6	6	5	5	6
17～18時	8	8	7	7	8
18～19時	9	10	14	14	10
19～20時	7	6	6	6	7
20～21時	5	5	5	5	5
21～22時	3	3	3	3	4
22～23時	2	2	2	2	2
23～0時	1	1	1	1	1
0～1時	0	0	0	0	0
1～2時	0	0	0	0	0
2～3時	0	0	0	0	0
3～4時	0	0	0	0	0
4～5時	0	0	0	0	0
5～6時	0	0	0	0	0
6～7時	1	1	1	1	1
12時間計	81	82	82	82	80
24時間計	100	100	100	100	100

注)1:12時間計は、7～19時の集計値を示す。

2:事務所及び商業施設のピーク率は、大規模マニュアルを用いた。

3:ホテルのピーク率は、中京年次報告を用いた。

表 - 8 (2) 時間変動係数(休日)

単位：%

時 刻	事務所		ホテル		商業施設
	W棟	E棟	B H	C H	
7～8時	4	3	3	3	3
8～9時	9	11	15	15	12
9～10時	8	8	7	7	8
10～11時	6	6	5	5	5
11～12時	6	6	5	5	5
12～13時	7	7	7	7	7
13～14時	6	6	5	5	5
14～15時	6	5	5	5	6
15～16時	6	6	5	5	5
16～17時	6	6	5	5	5
17～18時	8	8	7	7	7
18～19時	9	10	15	15	12
19～20時	7	6	5	5	7
20～21時	5	5	5	5	5
21～22時	3	3	3	3	4
22～23時	2	2	2	2	2
23～0時	1	1	1	1	1
0～1時	0	0	0	0	0
1～2時	0	0	0	0	0
2～3時	0	0	0	0	0
3～4時	0	0	0	0	0
4～5時	0	0	0	0	0
5～6時	0	0	0	0	0
6～7時	1	1	0	0	1
12時間計	81	82	84	84	80
24時間計	100	100	100	100	100

注)1:12時間計は、7～19時の集計値を示す。

2:事務所の休日のピーク率は、平日と同じとした。

3:事務所及び商業施設のピーク率は、大規模マニュアルを用いた。

4:ホテルのピーク率は、中京年次報告を用いた。

イ 12 時間発生集中交通量の設定

時間変動係数（7～19 時）から 12 時間発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 9 に示すとおりである。

表 - 9 12 時間発生集中交通量（自動車）

単位：台 TE/12 時間

用途区分		平 日	休 日
事務所	W 棟	3,062	575
	E 棟	984	164
ホテル	B H	131	193
	C H	254	336
商業施設		1,256	2,512

歩行者

ア 時間変動係数の設定

1 日あたりの発生集中交通量から 12 時間あたりの発生集中交通量への算出は、大規模マニュアルや第 4 回中京 PT 等を用いて設定した。各交通手段別の時間変動係数（12 時間値）は、表 - 10 に示すとおりである。

表 - 10 時間変動係数（12 時間値）

単位：%

区 分			鉄 道	バ ス	徒 歩	自 転 車
平 日	事務所	W 棟	89	84	84	84
		E 棟	89	89	89	89
	ホテル	B H	82	84	84	84
		C H	82	84	84	84
	商業施設		89	83	83	83
休 日	事務所	W 棟	89	84	84	84
		E 棟	89	89	89	89
	ホテル	B H	82	85	85	85
		C H	82	85	85	85
	商業施設		89	82	82	82

イ 12 時間発生集中交通量の設定

時間変動係数（12 時間値）から 12 時間発生集中交通量を算出した。この結果は表 - 11 に示すとおりである。

表 - 11 12 時間発生集中交通量（歩行者）

単位：人 TE/12 時間

区 分			鉄 道	バ ス	徒 歩	自 転 車	合 計
平 日	事務所	W棟	10,413	680	1,630	1,176	13,899
		E棟	3,311	231	552	392	4,486
	ホテル	B H	517	67	92	50	726
		C H	1,886	252	336	168	2,642
	商業施設		7,387	3,378	1,934	2,399	15,098
休 日	事務所	W棟	1,807	193	588	428	3,016
		E棟	516	53	178	125	872
	ホテル	B H	533	34	68	34	669
		C H	1,927	136	247	128	2,438
	商業施設		13,412	3,239	2,403	2,977	22,031

ウ ピーク率の設定

ピーク率は、大規模マニュアルや第 4 回中京 PT 等を用いて設定した。各交通手段別のピーク率は、表 - 12 に示すとおりである。

表 - 12 ピーク率（歩行者）

単位：%

区 分			鉄 道	バ ス	徒 歩	自 転 車
平 日	事務所	W棟	31	14	14	14
		E棟	31	14	14	14
	ホテル	B H	13	14	14	14
		C H	13	14	14	14
	商業施設		27	12	12	12
休 日	事務所	W棟	31	14	14	14
		E棟	31	14	14	14
	ホテル	B H	13	15	15	15
		C H	13	15	15	15
	商業施設		27	12	12	12

3. 荷捌き車両台数の推計

(1) 発生集中交通量の設定

発生集中交通量は、類似施設の実績に基づき、表 - 13のとおり設定した。

表 - 13 発生集中交通量

区 分	車両原単位 (台/ha・日)	床面積 (ha)	車両台数 (台/日)	発生集中交通量 (台 TE/日)
事務所	8.3	9.49	79	158
ホテル	7.6	2.58	20	40
商業 施設	物 販	17.8	11	22
	飲 食	117.7	97	194
	サービス	30.9	11	22

注)1:事務所及び商業施設については、類似施設(大阪市内都心部、地上 22 階地下 2 階、延べ面積 42,000 m²)のデータ(平成 15 年)を用いた。

2:ホテルについては、類似施設(大阪市内都心部、地上 18 階地下 2 階、延べ面積約 74,800 m²、客室約 600 室)のデータ(平成 4 年)を用いた。

(2) 時間変動係数の設定

1 日あたりの発生集中交通量から 12 時間当たりの発生集中交通量への算出は、類似事例の実績に基づき、表 - 14 のとおり設定した。

表 - 14 時間変動係数

単位：％

時 刻	事務所	ホテル	商業施設		
			物 販	飲 食	サービス
7～8 時	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8～9 時	2.6	18.0	0.0	11.9	0.0
9～10 時	7.7	22.0	6.3	20.9	9.1
10～11 時	10.2	16.0	12.5	25.4	18.2
11～12 時	7.7	12.0	25.0	10.4	18.2
12～13 時	2.6	2.0	25.0	6.0	18.2
13～14 時	20.5	4.0	0.0	1.5	0.0
14～15 時	12.8	2.0	12.5	11.9	0.0
15～16 時	10.2	4.0	6.2	6.0	9.1
16～17 時	7.7	6.0	12.5	3.0	27.2
17～18 時	15.4	6.0	0.0	0.0	0.0
18～19 時	2.6	8.0	0.0	3.0	0.0
12 時間計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注)1:事務所及び商業施設については、類似施設(大阪市内都心部、地上 22 階地下 2 階、延べ面積 42,000 m²)のデータ(平成 15 年)を用いた。

2:ホテルについては、類似施設(大阪市内都心部、地上 18 階地下 2 階、延べ面積約 74,800 m²、客室約 600 室)のデータ(平成 4 年)を用いた。

4．アクセスルートの設定

(1) 自動車のアクセスルートの設定

新建築物に係る自動車のアクセスルート及びこの交通量分担比率は、第4回中京PTにおける目的別代表交通手段別自動車OD^注)をもとに、通行規制や交通状況等を勘案し、開通前及び開通後の状況も踏まえて、図-2に示すとおり発生集中別に設定し、事業予定地周辺の道路区間別発生集中別交通量(台/12時間)を算出した。

(2) 歩行者の主要なアクセスルートの設定

新建築物に係る歩行者の主要なアクセスルート及びこの交通量分担比率は、新建築物の各施設の配置等により、各交通手段別に以下のように設定した。

鉄道利用者

鉄道利用者は図-3に示すとおり、あおなみ線ささしま駅及び名古屋駅(JR、名鉄、近鉄、地下鉄)からのアクセスルートを想定した。このうちW棟については、事業予定地南側に45.0%、南側に55.0%、E棟については、東側に55.0%、南側に45.0%、ホテルについては、東側に27.5%、南側及びにそれぞれ22.5%、北西側に27.5%、商業施設については、東側に55.0%、南側に45.0%の割合で来るものと想定した。

バス利用者

バス利用者は図-4に示すとおり、下広井町のバス停からのアクセスルートを想定した。このうちW棟については、事業予定地南側に100.0%、E棟については、東側に100.0%、ホテルについては、東側に25.0%、南側及びにそれぞれ25.0%、北西側に25.0%、商業施設については、東側に100.0%の割合で来るものと想定した。

徒 歩

徒歩によるアクセスルートは図-5に示すとおり、W棟については、事業予定地南側に40.0%、南側に60.0%、E棟については、東側に60.0%、南側に40.0%、ホテルについては、東側に10.0%、南側及びにそれぞれ20.0%、南側に40.0%、北西側に10.0%、商業施設については、東側に60.0%、南側に40.0%の割合で来るものと想定した。

自転車利用者

自転車利用者のアクセスルートは図-6に示すとおり、事業予定地東側に60.0%、北西側に40.0%の割合で来るものと想定した。

注) ODとは、出発地(Origin)から到着地(Destination)までの交通量を示す。

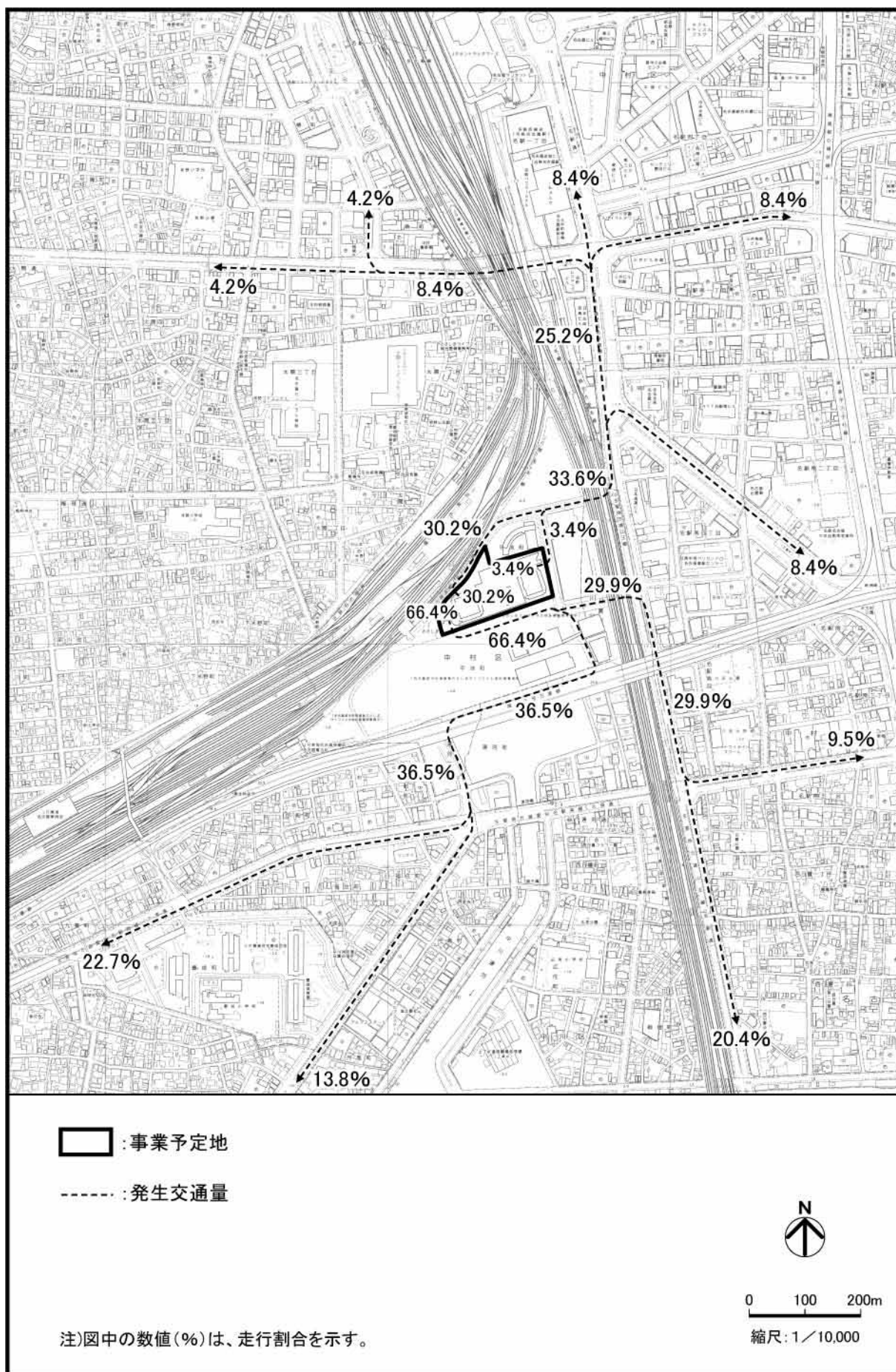


図 - 2 (1) 施設来場車両発生交通量のアクセスルート (開通前)

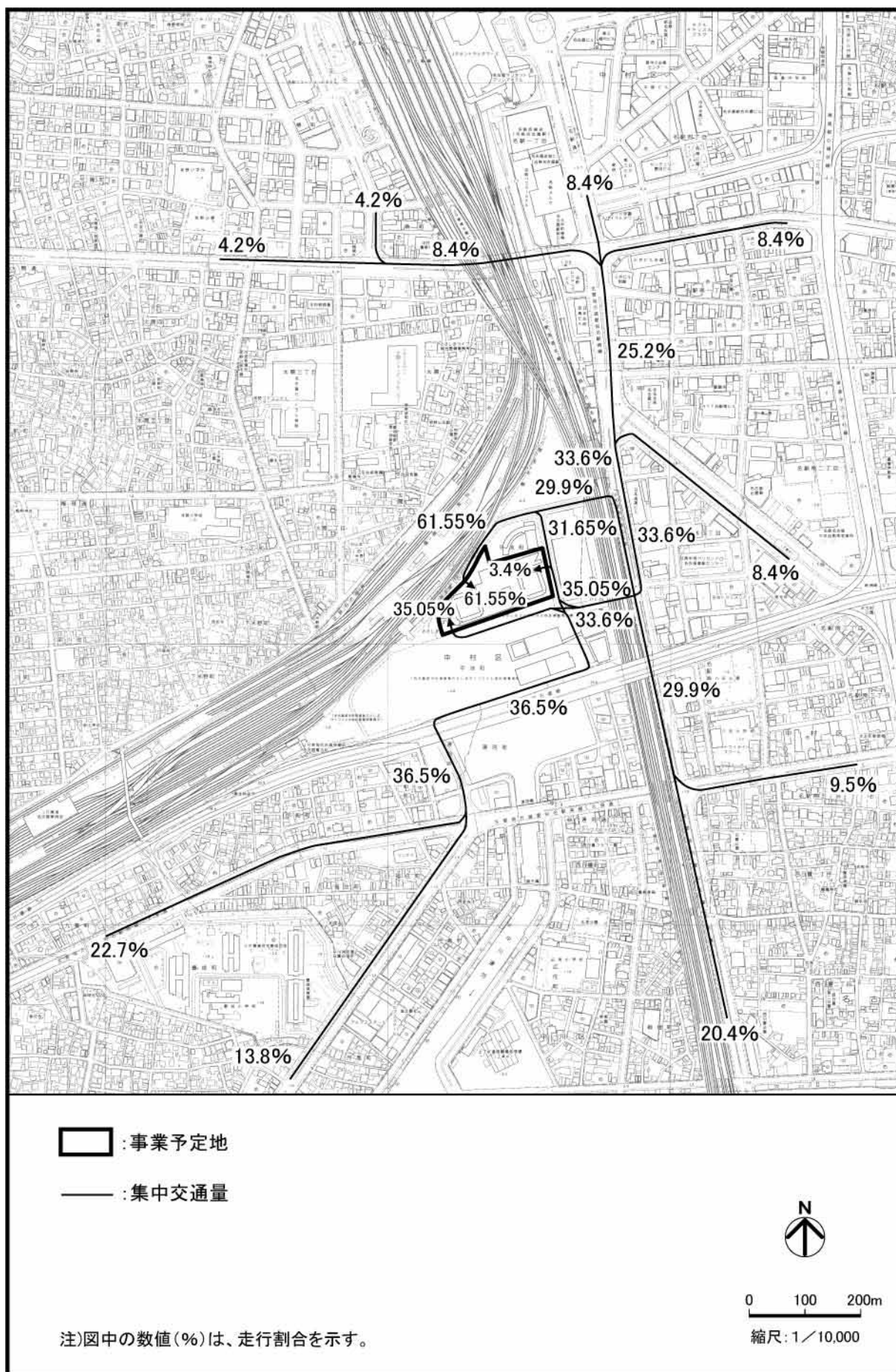


図 - 2 (2) 施設来場車両集中交通量のアクセスルート (開通前)

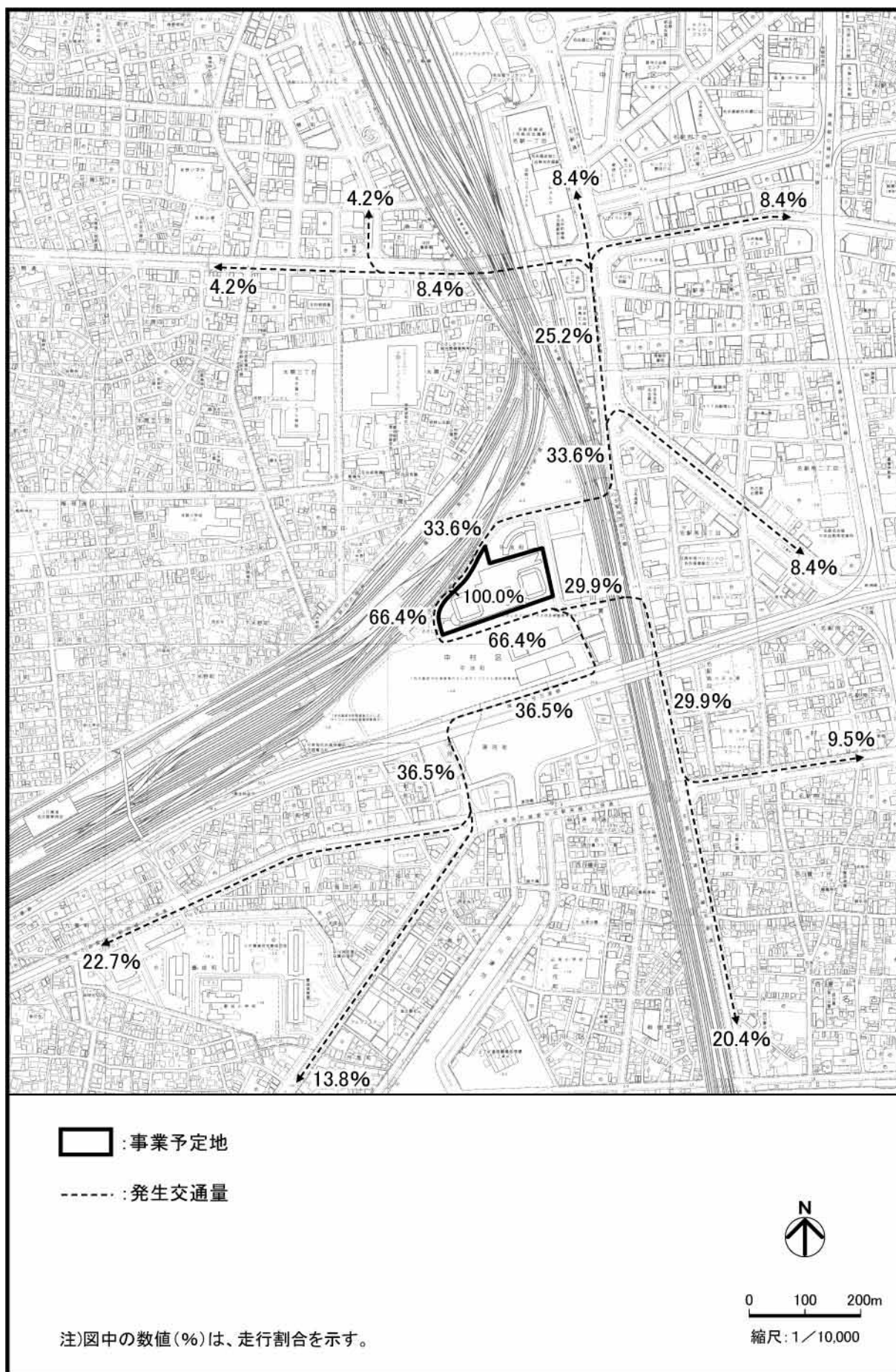


図 - 2 (3) 荷捌き車両発生交通量のアクセスルート (開通前)

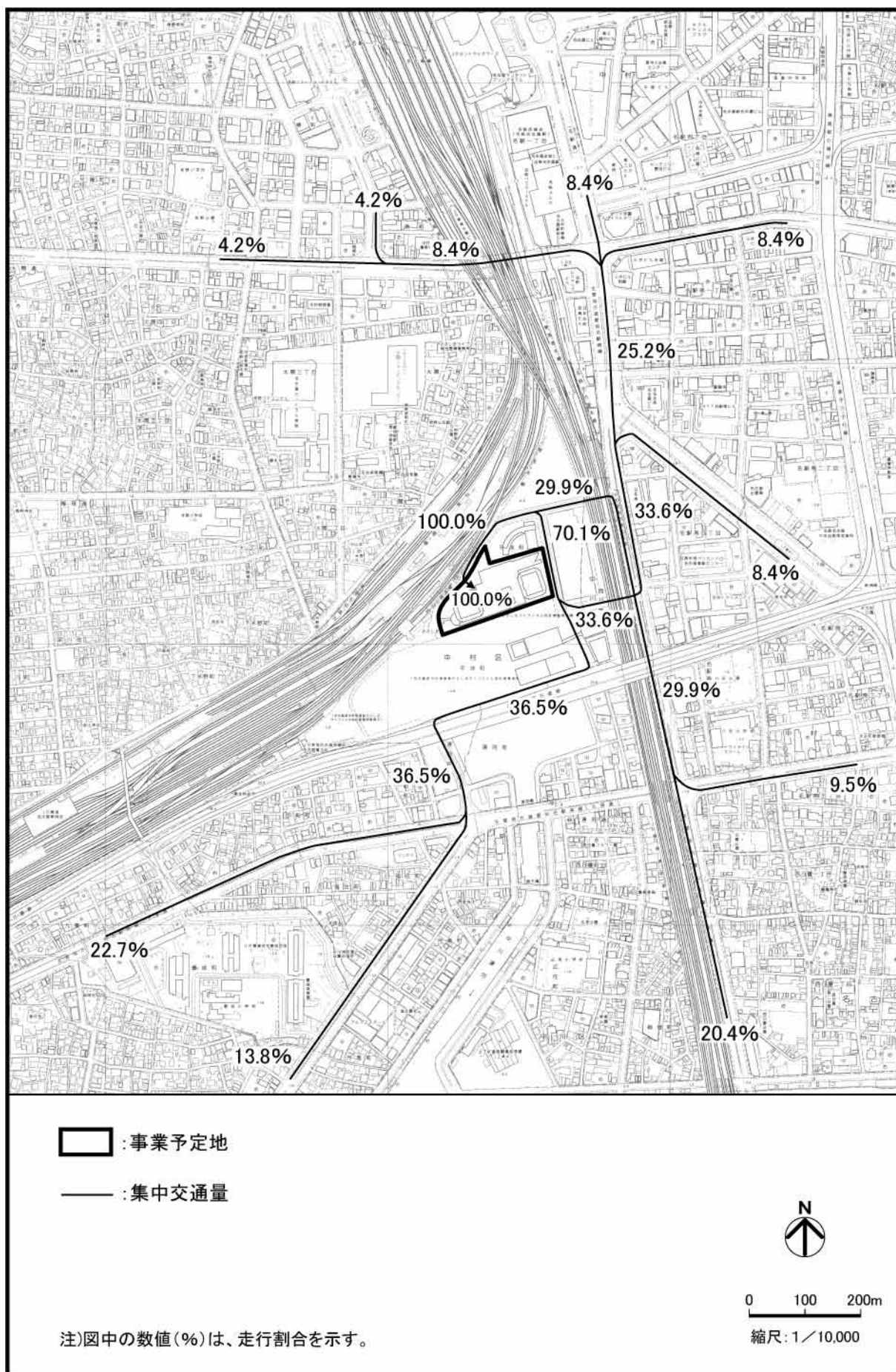


図 - 2 (4) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通前)

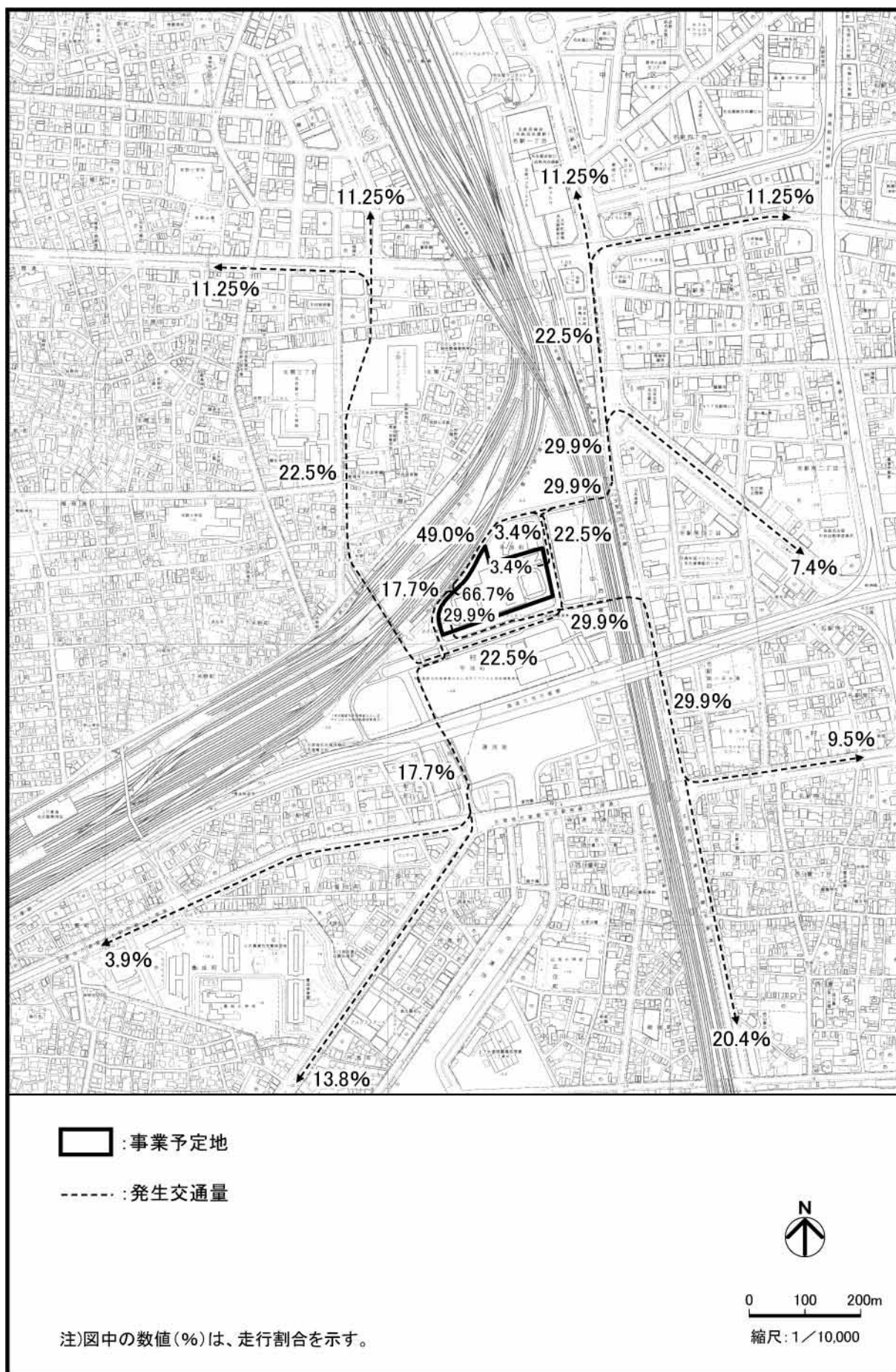


図 - 2 (5) 施設来場車両発生交通量のアクセスルート (開通後)

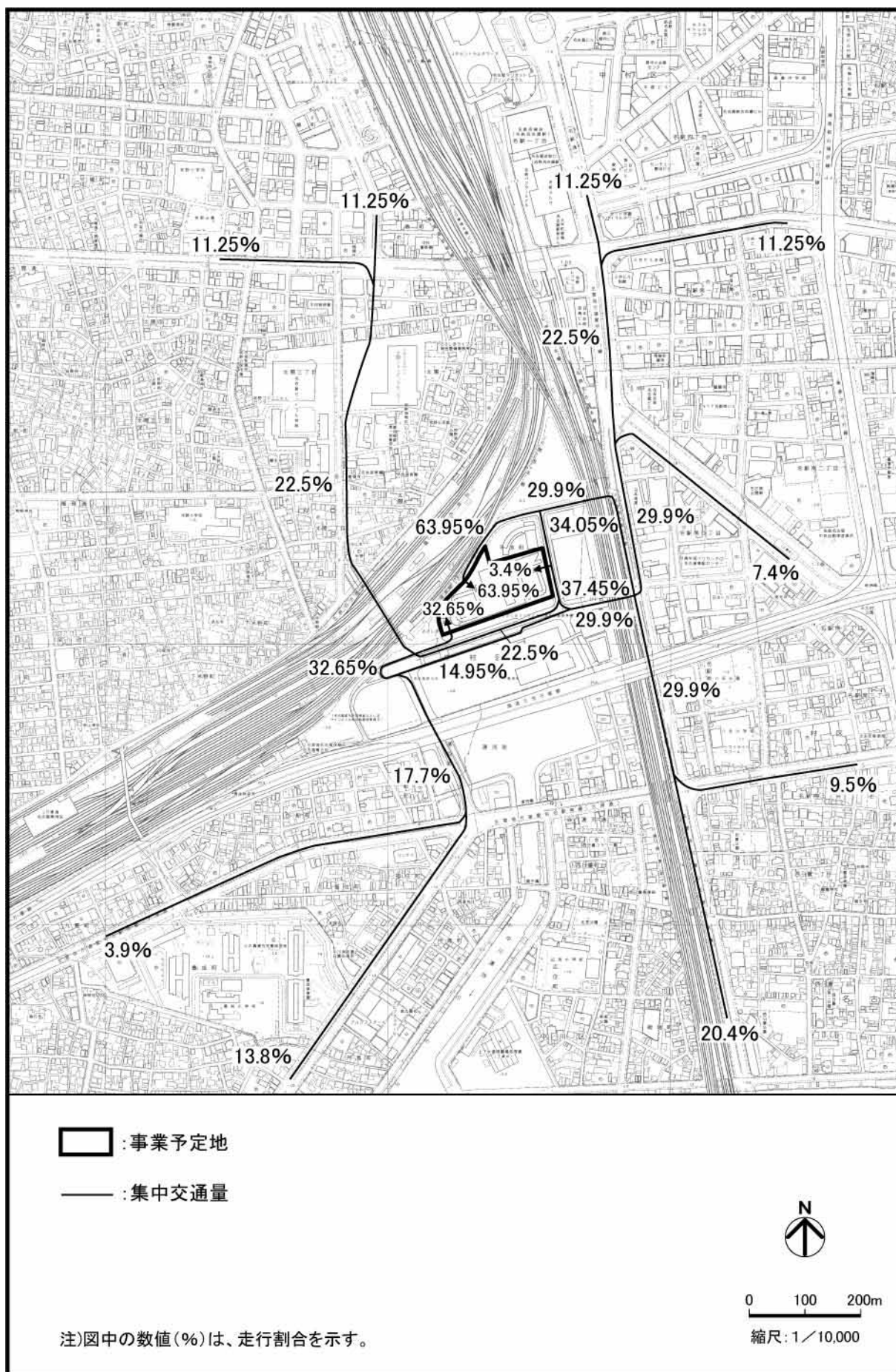


図 - 2 (6) 施設来場車両集中交通量のアクセスルート (開通後)

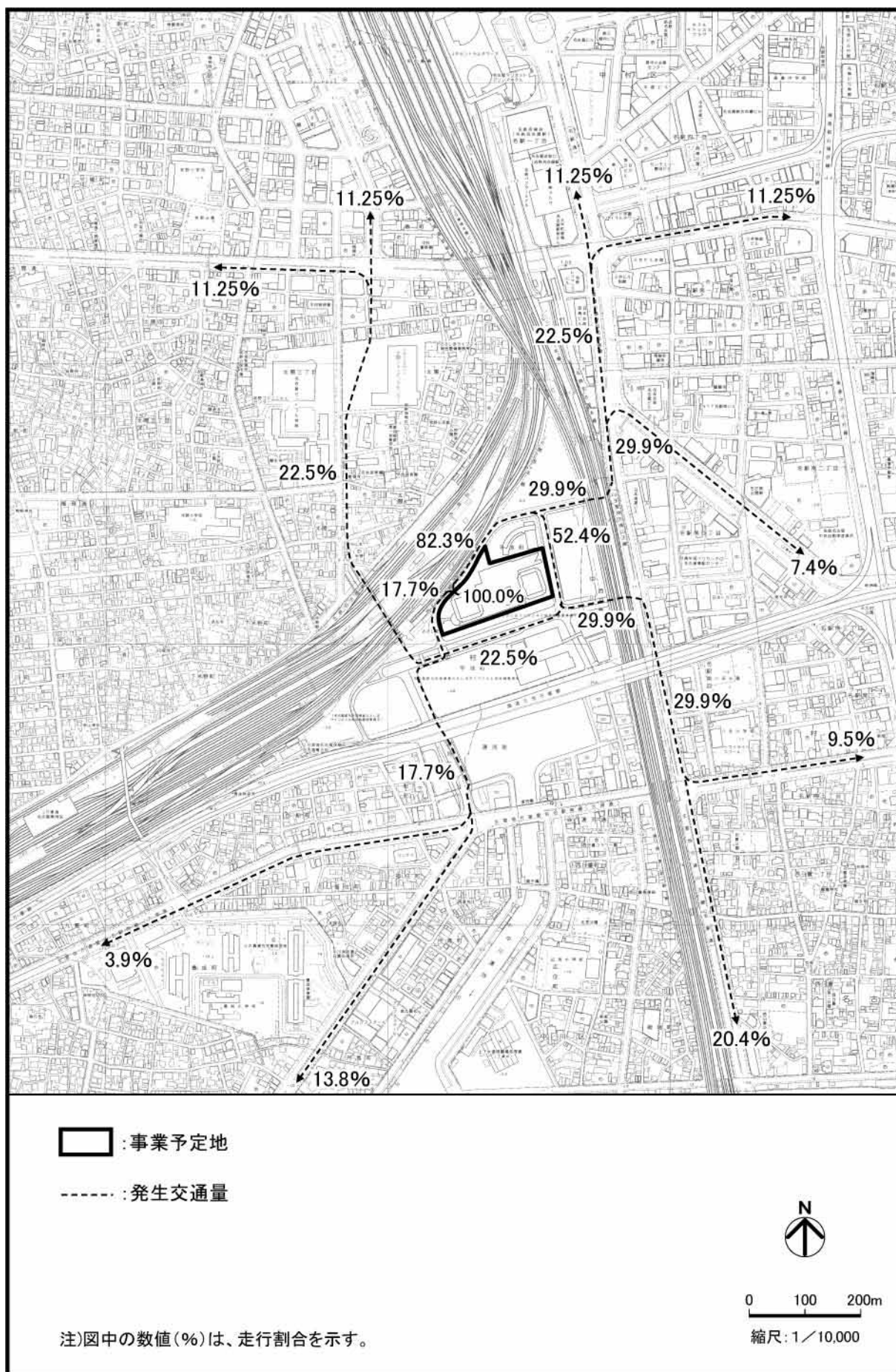


図 - 2 (7) 荷捌き車両発生交通量のアクセスルート (開通後)

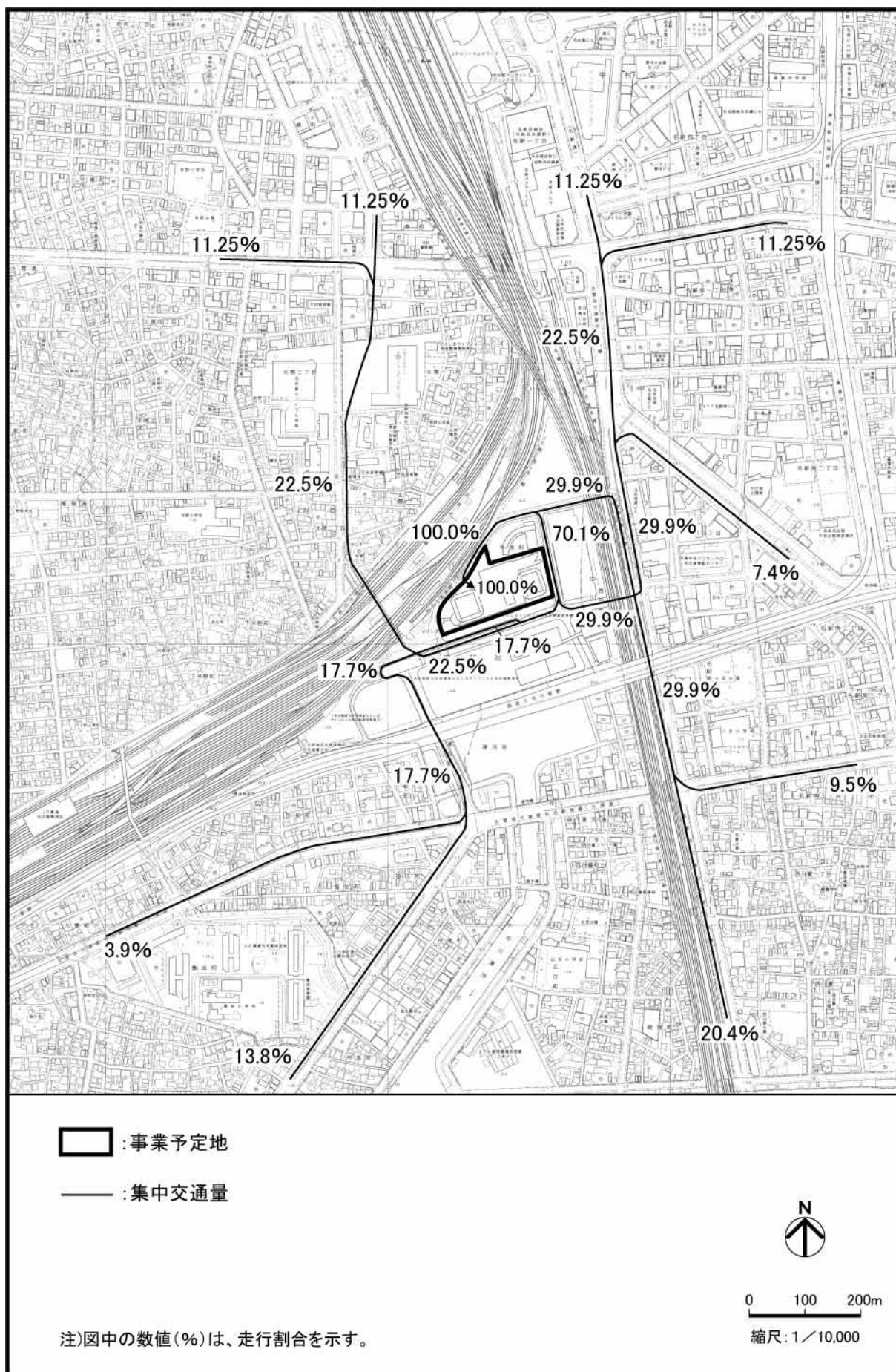


図 - 2 (8) 荷捌き車両集中交通量のアクセスルート (開通後)